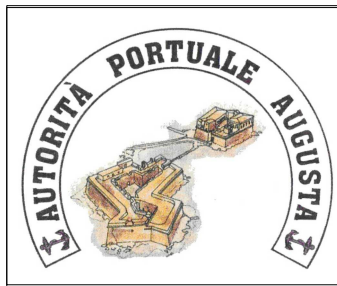
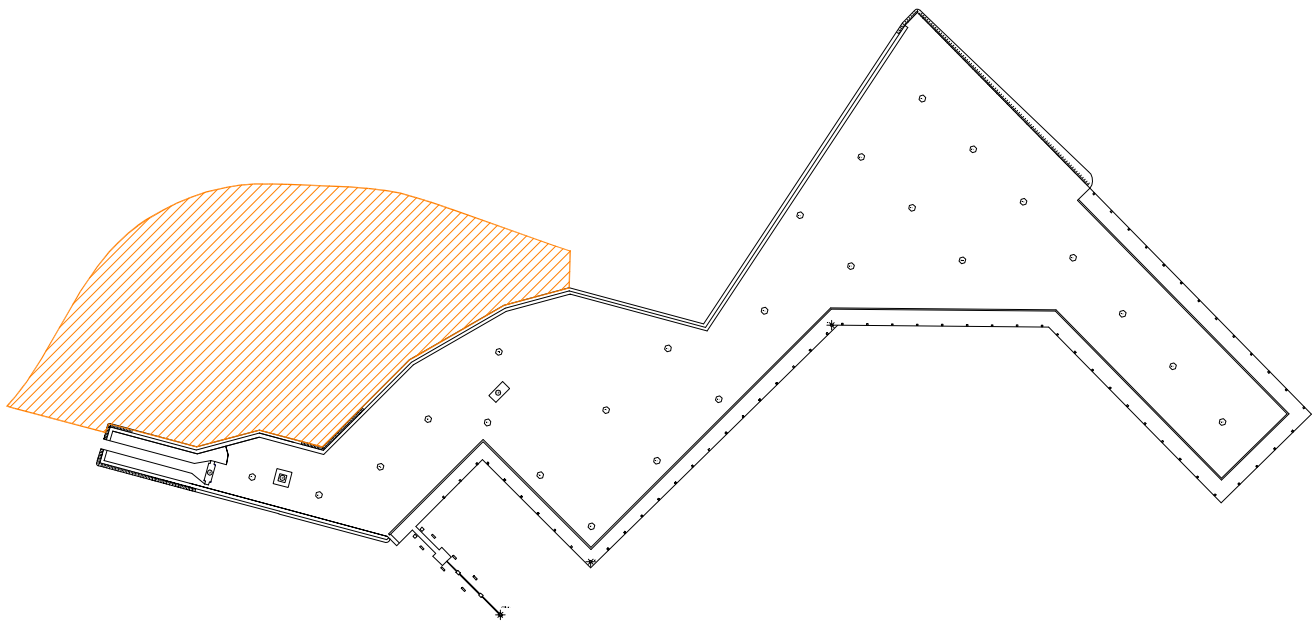





AUTORITA' PORTUALE DI AUGUSTA



PROGETTO PRELIMINARE

SECONDA FASE - PORTO COMMERCIALE DI AUGUSTA



COMMITTENTE client		AUTORITA' PORTUALE DI AUGUSTA							
OGGETTO object		ACQUISIZIONE AREE E REALIZZAZIONE DI NUOVI PIAZZALI ATTREZZATI NEL PORTO COMMERCIALE						SOSTITUISCE IL replaces	
TITOLO title		2. PREFATTIBILITA' AMBIENTALE 2.1. PARTE GENERALE 2.1.1. RELAZIONE DI INQUADRAMENTO DEL PROGETTO						SOSTITUITO DAL replaced by	
 		CONTRATTO contract			DATA date				
		RESPONSABILE PROGETTO ING. MASSIMO RACCOSTA			PROGETTISTA ING. NICCHIARELLI ING. MICELI		COLLABORAZIONE ARCH. MAGRO ARCH. ROSSI		
N.	DATA	DESCRIZIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO				
0	NOVEMBRE-2009	EMISSIONE	-	-	-				
1	NOVEMBRE-2010	EMISSIONE	-	-	-				
2	SETTEMBRE-2011	EMISSIONE	-	-	-				
Dimensioni		Scala	Commissa	Lotto	Fase	Cat.	Opera	Progressivo	Foglio
-		-	 AU3	2	P	G	IA	C0	1

RELAZIONE DI INQUADRAMENTO DEL PROGETTO

PREMESSA

L'intervento di realizzazione di piazzali nelle aree retrostanti il molo container è previsto dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Augusta redatto nel 1982 e approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 251 del 28 maggio 1986. Tale Piano regolatore progredisce nella sua realizzazione per fasi e si trova oggi nella fase di realizzazione del completamento del porto commerciale. Infatti, la pianificazione del nuovo percorso di sviluppo è stata portata avanti per fare fronte alla necessità di rispondere all'esigenza di diversificare l'attività dello scalo, storicamente incentrata sul settore petrolifero, prevedendo appunto la realizzazione di un porto commerciale integrato e intermodale. Il porto commerciale, situato nell'ansa settentrionale della rada di Augusta, ha veduto nel corso degli scorsi anni progressiva realizzazione del molo Ro-Ro, e delle banchine del porto commerciale merci sfuse.

Successivamente il **progetto di completamento terza fase, "banchina containers"** è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che ha avuto esito positivo con prescrizioni nel decreto di compatibilità ambientale n. DSA2007 0009134 del 27/03/2007. La realizzazione del molo container è di imminente inizio essendo stata indetta la gara per appalto integrato della realizzazione di primo e secondo stralcio.

Il progetto oggi sottoposto a verifica consiste nell'ampliamento delle **aree di stoccaggio a servizio del molo container** con realizzazione delle strutture ed impianti di dotazione comprese le attrezzature e impianti delle stesse per la movimentazione delle merci secondo i criteri dell'intermodalità. Ciò sarà ottenuto con la pavimentazione dei piazzali destinati a stoccaggio container, la realizzazione della viabilità interna, la realizzazione del tronco ferroviario di collegamento dello scalo con la linea Catania-Siracusa.

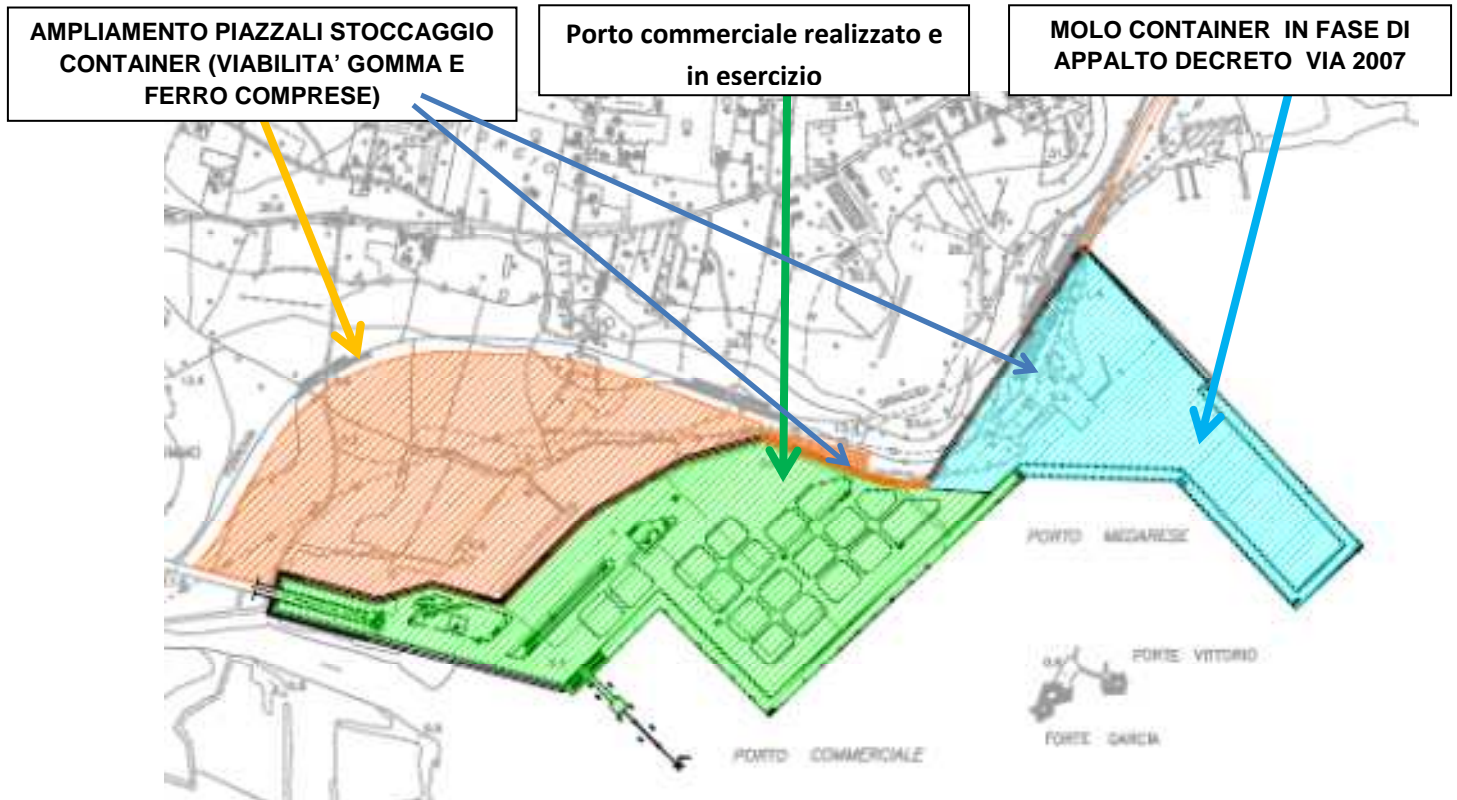
L'intervento consiste in un ampliamento del retroterra funzionale al traffico del molo container che è stato esaminato in procedura di V.I.A.. La realizzazione dei nuovi spazi di stoccaggio consentirà dunque di raggiungere l'efficienza del sistema necessaria al raggiungimento dei volumi di traffico già posti come obiettivi nell'analisi costi/benefici di tipo trasportistico redatta a corredo del SIA approvato con decreto 2007.

Ai fini della previsione di impatti questa relazione, nei paragrafi che seguono, conferma che:

- Le previsioni volume di traffico navale elaborato nel SIA del 2007, (un picco 2-3 navi /giorno), da attribuire al nuovo terminal per navi container previsto nel 2007 non subiscono variazioni.
- Gli impatti acustici e atmosferici derivanti dal traffico navi dall'operatività in banchina del molo container non variano poiché restano invariate le previsioni di movimentazione navi e merci contenute nel SIA approvato nel 2007.
- Si riduce, rispetto alle previsioni di progetto 2007, il traffico a terra su gomma, grazie alla realizzazione dello scalo intermodale con l'introduzione della linea ferroviaria in

derivazione dalla linea CT-SR all'interno del terminal, (l'entità di traffico non traship su ferrosarà portata progressivamente al 100%).

- Si riducono gli impatti acustici e atmosferici già valutati a suo tempo derivanti dal traffico su gomma indotto a terra, pressoché annullato nella fase di esercizio grazie alla realizzazione dello scalo ferroviario all'interno del terminal.



1 Elementi di correlazione funzionale e trasportistica con l'intervento del terminal container (Decreto VIA n 0009134 del 27/03/2007)

1.1 Dimensionamento e funzione dei piazzali in progetto

Il Progetto Preliminare della seconda fase delle opere del Porto Commerciale di Augusta, prevede l'acquisizione di nuove aree per le attività portuali (365.700 mq totali, oltre a circa 5.700 mq in corrispondenza della linea FERROVIARIA Catania-Siracusa per consentirne il futuro collegamento con lo scalo portuale) e la realizzazione di nuovi piazzali (pavimentazione di una superficie di circa 337.000 mq, arrivando ad una dotazione complessiva di piazzali pari a circa 860.000 mq, di cui 665.000 mq a ridosso della darsena commerciale e 195.000 mq circa a ridosso dello sporgente containers) destinati prioritariamente al settore containers. Tali previsioni progettuali sono motivate dalle seguenti considerazioni:

- Come esplicitamente richiamato nel SIA del Progetto Definitivo del terminal containers (cfr. "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", anno 2004), le future ulteriori implementazioni delle aree destinate al settore containers (oggetto appunto del Progetto Preliminare di estensione dei piazzali in corso di valutazione) sono da inserirsi nel quadro di una organizzazione complessiva del porto che preveda la compresenza e l'integrazione di questo tipo di trasporto merci con il traffico Ro-Ro e di carichi secchi¹;
- Lo stesso SIA correlato al progetto del terminal containers, stima che a seguito dell'implementazione di quest'ultimo la futura movimentazione di containers del Porto di Augusta si possa attestare su soglie dell'ordine dei 500.000 TEU anno (anno di riferimento 2013)²;

¹ Cfr. Quadro di Riferimento Progettuale del SIA del Progetto Definitivo "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS" (anno 2004), pag. 53: "Il porto di Augusta grazie alle sue potenzialità: ampi spazi disponibili e fondali che consentono l'ormeggio di grosse navi da carico, risulta competitivo rispetto ad altri porti dell'area mediterranea. Si prevede di dividere il porto in tre zone distinte dedicate rispettivamente: al traffico Ro-Ro, alla movimentazione carichi secchi, e alla movimentazione/stoccaggio containers."

² Cfr. Quadro di Riferimento Progettuale del SIA del Progetto Definitivo "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS" (anno 2004) pag. 100: "Considerando le caratteristiche dell'intervento da effettuare nel porto di Augusta [...] si è deciso, cautelativamente, di considerare, a partire dal gennaio 2013, un transito annuale di circa 500.000 TEU [...]"; e pag. 110: "La domanda di trasporto ed il rapporto domanda/offerta delle nuove infrastrutture [...] potranno consentire una movimentazione complessiva di circa 500.000 TEU/anno; [...]"

➤ La stima di cui sopra è stata condotta nell'anno 2004 sulla base di un'analisi comparata con i porti di Gioia Tauro³ (che costituisce un attendibile riferimento nella medesima realtà territoriale di appartenenza) e di Malta (porto potenzialmente concorrenziale a quello di Augusta a valle dei lavori di potenziamento di quest'ultimo, ma che è caratterizzato in prospettiva di medio-lungo termine da limitate capacità residue di raccolta di ulteriori aliquote di traffico containers⁴). In particolare, in sede di Progetto Definitivo e SIA del terminal containers (anno 2004) sono state prese a riferimento le statistiche storiche dell'andamento della movimentazione merci nei 2 porti di riferimento nell'intervallo temporale dal 1995 al 2002. Al proposito, si riporta di seguito (v. figura 1) la graficizzazione dell'andamento del traffico merci in containers nei 2 porti durante il periodo in esame, tratta dal SIA del progetto citato (cfr. Quadro di Riferimento Progettuale del SIA del Progetto Definitivo "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", pag. 69, Figura 7-1 "Evoluzione movimentazione merce in container nei porti di Gioia Tauro e Malta; TEU/anno, anni 1995-2002").

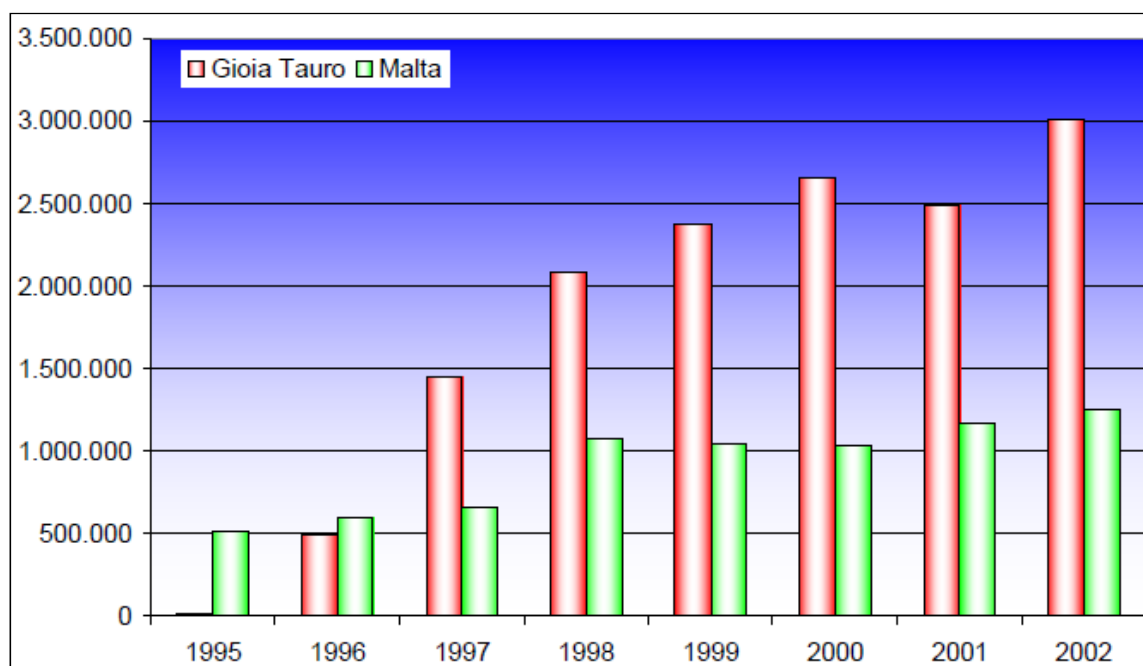


Figura 1-Merci in containers (in TEU/anno) nei porti di Gioia Tauro e Malta nel periodo tra il 1995 ed il 2002

³ Cfr. Quadro di Riferimento Progettuale del SIA del Progetto Definitivo "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS" (anno 2004), pag. 100: "Per la valutazione della domanda di trasporto interessata all'uso del molo containers di Augusta sono stati considerati i risultati delle attività di analisi dei traffici attuali e di previsione relativi all'area del Mediterraneo (vedi § 8) che indicano sufficienti margini di crescita del traffico container che risultano ben superiori la capacità di movimentazione del porto siciliano. A tal fine è stato considerato, in particolare, il volume di traffici in transito attualmente a Gioia Tauro [...] ove, nel 2003, sono stati movimentati circa 3.148.662 TEU contro un valore di 2.093.669 del 1998 (corrispondente ad un incremento del 50% in sei anni con un tasso di crescita medio annuale di circa il 7%)."

⁴ Cfr. Quadro di Riferimento Progettuale del SIA del Progetto Definitivo "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS" (anno 2004), pag. 110: "[...]le infrastrutture portuali competitive con quelle realizzabili ad Augusta con i lavori di completamento [...] sono quelle [...] esistenti a Malta che è uno scalo caratterizzato da limitate capacità residue non disponibili ad accogliere i prevedibili incrementi di traffico container in transito nel Mediterraneo:[...]"

- Come esplicitamente indicato nella “Relazione di Sintesi” predisposta dalla Regione Siciliana-ASI Siracusa in risposta alle osservazioni del 15-03-2006 circa il Progetto Definitivo e SIA delle “OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS”, il traffico navale correlato al futuro terminal containers è stimato in 2-3 navi/gg (si rimanda in proposito al successivo paragrafo 1.3);

- A prescindere dall'attuale situazione congiunturale destinata a prolungarsi nel breve termine⁵, si ritiene che le nuove strutture portuali di Augusta (ove opportunamente implementate e dimensionate così come previsto dai progetti di realizzazione del terminal containers e di ampliamento dei piazzali) possano cogliere appieno le opportunità di una prevedibile futura progressiva ripresa. Ciò considerato, si ritiene attendibile confermare come soglia a regime del traffico containers nel porto di Augusta nel medio-lungo termine (ossia nello scenario in cui si attende la piena operatività delle future ulteriori implementazioni delle aree destinate a piazzali prioritariamente per i containers, oggetto del Progetto Preliminare in corso di valutazione) i 500.000 TEU e il corrispondente traffico navale in termini di navi/gg di cui al punto precedente a suo tempo stimati in sede di SIA;

- Nell'ambito di uno scenario di movimentazione merci del porto che come detto prevede la conferma della soglia totale di 500.000 TEU annui su containers, le ulteriori implementazioni delle aree destinate a piazzali oggetto del progetto preliminare in corso di valutazione sono da considerarsi finalizzate a:
 - **adeguare pienamente la capacità di stoccaggio dello scalo alle potenzialità di attracco del terminal containers, con riferimento sia al numero dei vettori navali attesi sia agli intervalli temporali connessi alle diverse fasi di indirizzamento delle merci mediante transhipment** (e, in particolare, ai tempi che intercorrono tra l'arrivo delle navi intercontinentali e quello delle navi di cabotaggio);
 - agevolare ed efficientare le operazioni di stoccaggio, imbarco/sbarco e movimentazione in porto dei containers, prevedendo un'accresciuta disponibilità di spazi a tale riguardo. A titolo esemplificativo, si notino le seguenti analogie con realtà portuali caratterizzate da movimentazioni di containers non dissimili a quelle previste per Augusta:

⁵ A titolo indicativo, sulla base dei dati messi a disposizione dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro e riorganizzati dall'Osservatorio TRAIL Liguria (Camera di Commercio di Genova, in collaborazione con Unioncamere Liguria), si riporta di seguito l'andamento del trasporto containers nel porto di Gioia Tauro nel periodo 2003-2010: 2003: 3.148.662 TEU; 2004: 3.261.043 TEU; 2005: 3.160.981 TEU; 2006: 2.938.176 TEU; 2007: 3.445.337 TEU; 2008: 3.467.772 TEU; 2009: 2.857.438 TEU; 2010: 2.851.261 TEU.
Nel 2011 la movimentazione containers effettuata è stimata in circa 2,3 milioni di TEU.

- il complesso portuale di Savona-Vado Ligure (170.427 TEU in containers nel 2011, contro un picco di 252.837 TEU registrato nel 2009⁶), dispone attualmente a Vado Ligure di circa 200.000 mq (Terminal Refeer) tra piazzali e aree di stoccaggio containers, con in previsione la realizzazione di un progetto di raddoppio delle superfici dedicate (210.000 mq per containers nell’ambito del progetto Terminal Multipurpose⁷);
- il porto di Napoli (219.618 TEU in containers nel 2011, contro un picco di 515.868 TEU registrato nel 2009⁸), dispone attualmente di 230.000 mq di piazzali containers, con un progetto di estensione per altri 250.000 mq circa⁹;
- il porto di Taranto (604.404 TEU in containers nel 2011, contro un picco di 892.303 TEU registrato nel 2006¹⁰), dispone attualmente di circa 930.000 mq di superficie destinata ai containers, di cui circa 250.000 mq costituiti da aree di stoccaggio in senso stretto.

Dalla tabella successiva, recante la situazione comparata tra i porti citati e quello di Augusta con riferimento alla movimentazione di containers a regime (registrata e/o prevista a valle del superamento della presente situazione congiunturale) e alle superfici dedicate in porto a questo settore del traffico merci¹¹, si può riscontrare come i progetti in corso (realizzazione terminal containers, ampliamento piazzali) siano destinati ad assicurare una idonea dotazione di spazi, in linea con quella già presente e/o prevista in realtà portuali potenzialmente concorrenziali.

PORTO	TRAFFICO CONTAINERS A REGIME [TEU/anno]	AREA DEDICATA A CONTAINERS - SITUAZIONE A REGIME [mq]
SAVONA-VADO LIGURE	250.000	410.000
NAPOLI	500.000	480.000
AUGUSTA	500.000	550.000
TARANTO	900.000	930.000

⁶ Fonte: base dati messa a disposizione dall’Autorità Portuale di Savona (portale www.porto.sv.it)

⁷ Fonte: Marittimo – IT FR – Marittime, Comune di Savona, IPS-Insediamenti Produttivi Savonesi Scpa, “Programma di cooperazione transfrontaliera Italia Francia Marittimo 2007”, Progetto “P.Im.Ex. - Piattaforme logistiche integrate per lo sviluppo delle relazioni commerciali import-export nello spazio transfrontaliero”, documento “Inventario delle Infrastrutture Comune di Savona”, giugno 2010

⁸ Fonte: base dati messa a disposizione dall’Autorità Portuale di Napoli e riorganizzata dall’Osservatorio TRAIL Liguria (Camera di Commercio di Genova, in collaborazione con Unioncamere Liguria)

⁹ Fonte: Autorità Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci (LOGICA)

¹⁰ Fonte: base dati messa a disposizione dall’Autorità Portuale di Taranto e riorganizzata dall’Osservatorio TRAIL Liguria (Camera di Commercio di Genova, in collaborazione con Unioncamere Liguria)

¹¹ Nel caso di Augusta, è stata considerata la superficie dedicata ai containers così come risultante dalla realizzazione dei progetti del terminal containers e dell’ampliamento dei piazzali. Si noti come, considerando anche le strutture già realizzate, la superficie complessiva delle banchine del porto commerciale si attesterà a circa 860.000 mq, utilizzabili complementariamente anche per i traffici Ro-Ro e di merci secche (rinfuse solide)

- disporre di ulteriori “spazi polmone”, primariamente dedicati al settore containers, ma occasionalmente potenzialmente disponibili per le operazioni di imbarco/sbarco e movimentazione delle altre componenti di trasporto portuale (Ro-Ro e carichi secchi) in casi particolari di compresenza/contemporaneità di navi in porto e nell’ottica della già richiamata organizzazione complessiva del porto con integrazione dei settori containers, Ro-Ro e carichi secchi così come previsto dal SIA del Progetto Definitivo del terminal containers (cfr. “OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS”). Ciò consente di implementare una **struttura portuale flessibile** e intrinsecamente in grado di fare fronte sia a esigenze particolari di breve periodo (v. accumuli/contemporaneità saltuarie e/o puntuali di più navi o tipi di merci in porto) sia ad eventuali significative variazioni (incrementi/decrementi dei volumi movimentati) di più lungo periodo di una o più delle componenti di trasporto portuale citate rispetto alle altre.¹² Si osservi poi come tale disponibilità di spazi interoperabili tra diverse tipologie di traffico merci complementari (Ro-Ro, carichi secchi) e il settore primario costituito dai containers, potrà essere particolarmente funzionale specie durante il periodo di avvio e messa a regime di quest’ultimo fino al raggiungimento delle soglie di traffico attese.

1.2 Il collegamento ferroviario e l’intermodalità dello scalo

Il Progetto Preliminare in corso di valutazione, oltre alla realizzazione dei nuovi piazzali prevede anche quella di un raccordo ferroviario tra lo scalo portuale e la contigua linea ferroviaria Catania-Siracusa sino alla stazione ferroviaria di Augusta. Ciò consente in prospettiva di ipotizzare sia un efficientamento complessivo del sistema logistico interprovinciale (e, in particolare, un alleggerimento dei carichi presenti sul contiguo scalo ferroviario di Catania delocalizzandone parte delle funzioni), sia di ottenere rilevanti benefici in sede più locale. Tra questi si segnalano: maggior sicurezza e rintracciabilità dei trasporti (soprattutto per le merci pericolose), razionalizzazione della ulteriore diffusione degli insediamenti produttivi sul territorio (configurandosi la ferrovia, in questo senso, come elemento ordinatore), riduzione dei costi sociali e delle esternalità negative correlate

¹² Si cita a tale proposito, il Progetto Preliminare in corso di valutazione e, in particolare, l’elaborato A1 “Relazione illustrativa Generale” a pag. 10 e seguenti: “Le ipotesi individuano tutta l’area del porto esistente, le aree dei piazzali oggetto del presente progetto preliminare, nonché le opere di primo e secondo stralcio di completamento della terza fase “Banchine containers”, ancora da realizzare, il tutto tenendo in debito conto il principio di commercializzazione, in continua evoluzione, che porta, in brevi lassi temporali, alla modifica dei flussi commerciali, con la conseguente necessità, al fine di non rendere l’attività portuale obsoleta, di realizzare opere flessibili ed elastiche, consentendo alla struttura portuale una facile adattabilità non solo in termini spaziali ma anche gestionali, senza che tutto ciò comporti modifiche soprattutto a livello impiantistico.[...]”

A seguito di vari incontri avuti con il RUP, durante i quali si è analizzato approfonditamente il progetto, si è evidenziata la necessità al fine di non vincolare fisicamente tali spazi, e ciò anche nella prospettiva di realizzare un porto commerciale dinamico e flessibile alle esigenze di mercato ed agli interessi internazionali viste le dinamiche che coinvolgono l’autorità portuale si è giunti alla individuazione di alcuni punti a cui ottemperare affinché il Progetto Preliminare generale venga verificato dal RUP ai sensi dell’art. 45 del D.P.R. 554/99.”.

all'attività portuale grazie ai benefici di carattere ambientale connessi al trasporto su ferro rispetto a quello su gomma.

Pur premettendo che il settore containers del porto di Augusta sarà rivolto eminentemente al transhipment¹³, il raccordo ferroviario di progetto potrà consentire di:

- assorbire su ferro la movimentazione della quota parte dei containers da/per l'entroterra (stimabile cautelativamente nel 15% del totale di containers movimentati, pari a circa 75.000 TEU/anno¹⁴);
- assorbire su ferro pressochè la totalità delle merci in arrivo/partenza dal porto attraverso vettori navali Ro-Ro¹⁵, a seguito del prevedibile sviluppo complementare di questo settore.

Sulla base delle previsioni di traffico/movimentazione di cui sopra, il Progetto Preliminare in esame (a cui si rimanda¹⁶) ipotizza l'allestimento di un adeguato fascio di binari al servizio delle banchine containers e Ro-Ro, con possibilità di accogliere treni merci costituiti in composizione media da 15-20 carri (si stima una soglia di riferimento media a regime di 6-8 treni/ giorno, di cui 3-4 in fascia mattutina e 3-4 in fascia serale).

1.3 Previsioni di traffico indotto in fase di esercizio

Si riassumono nei seguenti due paragrafi le previsioni di traffico indotto in fase di esercizio dal progetto di ampliamento dei piazzali a seguito della realizzazione del terminal containers, con riferimento sia alla componente traffico marittimo sia alla componente traffico su gomma.

¹³ Si cita a tale proposito il Quadro di Riferimento Progettuale del SIA del Progetto Definitivo del terminal containers ("OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", anno 2004), pag. 110-111: "[...] le motivazioni delle scelte progettuali [...] derivano dalla considerazione della vocazione al transhipment dello scalo di Augusta [...] giustificata da una triplice circostanza:

- la "centralità" del porto di Augusta nell'ambito del bacino del Mediterraneo;
- la possibilità offerta al porto di Augusta di costituire, per la rete delle Autostrade del Mare, uno dei poli meridionali di accesso alle grandi rotte transoceaniche e intercontinentali;
- la scarsa potenzialità del territorio circostante a generare/attrarre flussi di merci e/o container con conseguente possibilità di "movimentare" unità di carico non dirette verso di esso [...]"

¹⁴ Cfr. "Relazione di Sintesi" predisposta dalla Regione Siciliana-ASI Siracusa in risposta alle osservazioni del 15-03-2006 circa il Progetto Definitivo e SIA delle "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", pag. 13: "Il linea di massima il nuovo terminal container non dovrebbe generare traffico di autotreni lungo le strade perché concepito come scalo tranship. Tuttavia, poiché non si può, in linea del tutto teorica, escludere che nel tempo le attività di scambio merci con l'entroterra abbiano un qualche sviluppo, si è voluto ipotizzare un valore cautelativo di quota import-export del 15% (75.000 TEU) rispetto al totale complessivo di TEU movimentati."

¹⁵ A titolo indicativo e con riferimento alla già citata "Relazione di Sintesi" predisposta dalla Regione Siciliana-ASI Siracusa in risposta alle osservazioni del 15-03-2006 circa il Progetto Definitivo e SIA del terminal containers, la quota parte del traffico navale addizionale ascrivibile al porto commerciale (e, in particolare, al Ro-Ro) è stimata nell'ordine di 1 nave/giorno, su un totale di 3 navi/giorno addizionali attese a seguito dell'implementazione delle strutture portuali in esame (cfr. "Relazione di Sintesi", pag. 8)

¹⁶ Cfr. Progetto Preliminare ampliamento piazzali ("PROGETTO PRELIMINARE SECONDA FASE – PORTO COMMERCIALE DI AUGUSTA", settembre 2011), elaborato B ("Relazione Tecnica Generale" – Paragrafo 3.9 "Raccordo ferroviario"), pag. 34 e seguenti

1.3.1 Traffico marittimo

Come precedentemente motivato nel presente documento, si ritiene in questa sede di confermare le previsioni di traffico del porto commerciale già elaborate nell'ambito della procedura approvativa del Progetto Definitivo e SIA del terminal containers (cfr. "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", anno 2004)¹⁷. L'ulteriore estensione dei piazzali prevista dal Progetto Preliminare in corso di valutazione, non è infatti funzionale a catalizzare un aumento del traffico navale in porto, quanto piuttosto ad adeguare pienamente la futura capacità di stoccaggio dello scalo (con particolare riferimento alle potenzialità di attracco del terminal containers), realizzando al tempo stesso una struttura flessibile in grado di favorire ed integrare funzioni complementari quali il trasporto merci in modalità Ro-Ro ed il trasporto di carichi secchi (specie nel transitorio di avvio del settore containers). Il traffico navale addizionale giornaliero atteso a seguito delle diverse implementazioni del porto commerciale risulta pertanto il seguente:

TIPOLOGIA TRAFFICO NAVI	REALIZZAZIONE TERMINAL CONTAINERS (v. Progetto Definitivo e SIA "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", anno 2004) [NAVI/GG]	REALIZZAZIONE AMPLIAMENTO PIAZZALI (v. Progetto Preliminare "OPERE DI 2° FASE – ACQUISIZIONE NUOVE AREE E REALIZZAZIONE DI NUOVI PIAZZALI ATTREZZATI", in corso di valutazione) [NAVI/GG]	REALIZZAZIONE TERMINAL CONTAINERS + AMPLIAMENTO PIAZZALI [NAVI/GG]
CONTAINERS	1-2	-	1-2
RO-RO + carichi secchi	1	-	1
TOTALE	max 3	-	max 3

Nella successiva Figura 2, tratta dalla già citata relazione "Relazione di Sintesi" predisposta dalla Regione Siciliana-ASI Siracusa, sono invece schematizzate le future rotte nell'intera rada di Augusta, a seguito delle future implementazioni connesse al futuro terminal containers.

¹⁷ Cfr. "Relazione di Sintesi" predisposta dalla Regione Siciliana-ASI Siracusa in risposta alle osservazioni del 15-03-2006 circa il Progetto Definitivo e SIA delle "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", pag. 8: "Lo studio trasportistico del nuovo terminal container indica un volume di traffico giornaliero stimato in una (o due) navi container per giorno feriali, pari cioè ad un incremento di traffico variabile tra il 10 e il 15% rispetto ai volumi attuali complessivi della rada. Se si considera che le banchine del porto commerciale di Augusta sono in fase di completamento e che verosimilmente il movimento merci si incrementerà sull'ordine di un attracco al giorno, l'incremento complessivo massimo prevedibile è dell'ordine di due, massimo tre navi al giorno, di talché il traffico futuro è stimabile, a regime, in circa 15 navi al giorno per l'intera rada".



Figura 2 - Approccio delle diverse navi merci nella rada di Augusta

1.3.2 Traffico su gomma

Le potenziali ricadute del progetto di realizzazione del terminal containers (v. Progetto Definito e SIA “OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS”, anno 2004) e della realizzazione di nuovi piazzali ad esso correlato (v. Progetto Preliminare in corso di valutazione) in termini di flussi veicoli aggiuntivi generati dal porto commerciale di Augusta (con particolare riferimento alla componente più impattante costituita dai mezzi pesanti), è potenzialmente ascrivibile alle seguenti movimentazioni:

- movimentazione della quota parte dei containers da/per l’entroterra (stimabile cautelativamente, come enunciato precedentemente nel presente documento, nel 15% del totale di containers movimentati, pari a circa 75.000 TEU/anno, corrispondenti a circa 200-250 TEU/gg);
- movimentazione delle merci in arrivo/partenza da vettori navali Ro-Ro¹⁸ a seguito del prevedibile sviluppo complementare di questo settore (stimabile, come enunciato

¹⁸ A titolo indicativo e con riferimento alla già citata “Relazione di Sintesi” predisposta dalla Regione Siciliana-ASI Siracusa in risposta alle osservazioni del 15-03-2006 circa il Progetto Definitivo e SIA del terminal containers, la quota parte del traffico navale aggiuntivo ascrivibile al porto commerciale (e, in particolare, al Ro-Ro) è stimata nell’ordine di 1 nave/giorno, su un totale di 3 navi/giorno aggiuntive attese a seguito dell’implementazione delle strutture portuali in esame (cfr. “Relazione di Sintesi”, pag. 8)

precedentemente nel presente documento, nell'ordine di 1 nave/gg corrispondente ad un totale circa 150 fra trailers e mezzi pesanti in composizione completa da movimentare da/per il porto).

La realizzazione del raccordo ferroviario previsto nell'ambito del Progetto Preliminare dei nuovi piazzali, consente tuttavia di ipotizzare un sostanziale azzeramento di tali flussi veicolari potenziali, potendo consentire il trasferimento su ferro delle merci di cui sopra (come puntualizzato in precedenza nel presente documento) direttamente dal nuovo fascio binari posto in seno al porto commerciale. Si rimanda in proposito alla schematizzazione di cui alla tabella successiva.

Porto di Augusta - Componenti traffico porto commerciale	Containers			Ro-Ro		
	quantità merce [TEU/gg]	% su ferro	% su gomma	quantità merce [MEZZI PESANTI/gg]	% su ferro	% su gomma
<i>PROGETTO TERMINAL CONTAINERS</i> (Δ movimentazione merci prevista nell'ambito della procedura approvativa di Progetto Definitivo e SIA "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS")	200-250	100%	-	150	100%	-
<i>PROGETTO AMPLIAMENTO PIAZZALI</i> (Δ movimentazione merci prevista nell'ambito del Progetto Preliminare "OPERE DI 2° FASE – ACQUISIZIONE NUOVE AREE E REALIZZAZIONE DI NUOVI PIAZZALI ATTREZZATI", in corso di valutazione)	nessun incremento di movimentazione merci previsto in aggiunta a quelli stimati a seguito della realizzazione del terminal containers			nessun incremento di movimentazione merci previsto in aggiunta a quelli stimati a seguito della realizzazione del terminal containers		
<i>TRAFFICO NAVI MERCI COMPLESSIVO PORTO COMMERCIALE</i> (progetto terminal containers+progetto ampliamento piazzali)	200-250	100%	-	150	100%	-

2 Diminuzione degli impatti di traffico grazie all'intermodalità – invarianza dei traffici navali di progetto

2.1 Diminuzione degli impatti per traffico su gomma in fase di esercizio grazie alla messa in esercizio dello scalo ferroviario

Come già illustrato nel precedente paragrafo 1.3.2 ("Traffico su gomma"), la realizzazione del raccordo ferroviario previsto nell'ambito del Progetto Preliminare dell'ampliamento piazzali consente di ipotizzare un sostanziale azzeramento dei flussi veicolari su gomma potenzialmente indotti dalla realizzazione del molo containers e dall'implementazione dei relativi piazzali. Tali flussi, ascrivibili come visto alla movimentazione sia della quota parte dei containers da/per l'entroterra (componente non tranship stimabile nell'ordine del 15% del totale del traffico containers) sia delle merci in arrivo/partenza da vettori navali Ro-Ro a seguito del prevedibile sviluppo complementare di questo settore, potranno essere infatti assorbiti su ferro direttamente dal nuovo fascio binari posto in seno al porto commerciale. Nel rimandare in proposito al precedente paragrafo ("Traffico su gomma"), si può infine osservare come tale fascio binari potrà altresì concorrere al trasporto da/per il porto delle merci secche (rinfuse solide), che costituiscono già ad oggi il primo embrione delle movimentazioni merci nel porto commerciale in corso di implementazione e che sono attualmente movimentate per intero su gomma.

2.2 Impatti in fase di costruzione – traffico indotto dei mezzi movimento materie – confronto con le previsioni per il cantiere del terminal container

Il progetto di realizzazione del terminal containers (v. Progetto Definitivo e SIA "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", anno 2004), **riguardo al quale il Ministero dell'Ambiente ha già espresso parere favorevole in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale**, stima un fabbisogno di materiali terrosi per rilevati (da movimentare verso le aree di cantiere) dell'ordine di 1.900.000 mc complessivi, a cui vanno aggiunti poco meno di 90.000 mc di materiali litoidi. Si prevedono inoltre scavi per complessivi 510.000 mc circa di terreno, di cui poco meno del 50% (circa 240.000 mc) riutilizzabili per soddisfare i fabbisogni di materiali terrosi di cui sopra e la cui quota restante (circa 270.000 mc) da allontanare dal cantiere destinandola ai siti di conferimento individuati.

Si schematizza quanto sopra appena illustrato nella seguente tabella tratta dal SIA del progetto terminal containers (cfr. Quadro Riferimento Progettuale del SIA del Progetto Definitivo "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS", pag. 114).

BILANCIO MATERIE - QUADRO DI RIEPILOGO							
(volumi in mc)							
	Disponibilità			Fabbisogni			Scarto
	Scavi	% reimpiego	Reimpiego	A2 -A4-A5	A 1	Lit oide	
Sbancamenti	137.398	90%	123.658				13.740
Dragaggi	241.165	0%	-				
Scavo a sezione	125.569	90%	113.012				
Sbancamento muro di sostegno	6.000	90%	5.400				
Rilevato				1.580.241			
Tout venant					333.991		
Massi						86.964	
Totale	510.132		242.070	1.580.241	333.991	86.964	268.062
Fabbisogni da fornitura esterna al cantiere				1.338.171	333.991	86.964	

Figura 3-Tabella riassuntiva del bilancio materie progetto terminal containers

Per quanto concerne invece il progetto di ampliamento dei piazzali (v. Progetto Preliminare in corso di valutazione), si stimano movimentazioni di materiali terrosi per circa 1.300.000 mc¹⁹, con previsione di riuso dei materiali di scavo prossima al 100%. E' chiaro dunque che i movimenti mezzi indotti nell'area esterna al cantiere saranno drasticamente inferiori rispetto a quelli previsti per il progetto terminal containers (la cui VIA, come detto, è stata già assentita dal Ministero competente). Le movimentazioni inoltre, che si produrranno perlopiù all'interno del cantiere per le

¹⁹ Cfr. Progetto Preliminare ampliamento piazzali ("PROGETTO PRELIMINARE SECONDA FASE – PORTO COMMERCIALE DI AUGUSTA", settembre 2011), elaborato B ("Relazione Tecnica Generale" – Capitolo 6 "Piano di gestione dei materiali"), pag. 41: "L'elemento caratterizzante del piano gestione materie è rappresentato dalla necessità di smaltire il materiale da risulta, pari a circa 1.300.000 mc. Il materiale di scarto sarà utilizzato per la sistemazione delle numerose cave in fase di avanzato sfruttamento che circondano l'area di intervento, già individuate e utilizzate durante la realizzazione delle opere portuali relative a fasi e/o lotti precedenti. L'intero comprensorio è caratterizzato dalla presenza di numerose cave di prestito (per "rilevati" e di inerti per il confezionamento di conglomerati cementizi e bituminosi)."

attività di stabilizzazione e reimpegno, sono attese **in fase successiva rispetto a quelle necessarie per il progetto terminal containers e quindi non determinano un effetto cumulato con queste ultime.**

2.3 Invarianza in termini di impatti derivanti dal traffico navale

Come già illustrato nel precedente paragrafo ("Traffico marittimo"), l'estensione dei piazzali prevista dal Progetto Preliminare in corso di valutazione non è funzionale a catalizzare un aumento del traffico navale previsto a seguito della realizzazione del progetto del molo containers, quanto piuttosto ad adeguare pienamente la futura capacità di stoccaggio dello scalo ed a renderne efficienti le operazioni di movimentazione dei carichi (con particolare riferimento alle potenzialità di attracco del terminal containers).

Anche a seguito della realizzazione delle opere previste dal Progetto Preliminare in esame, vengono dunque confermate le previsioni di traffico navale elaborate in sede di istruttoria approvativa del Progetto Definitivo/SIA del terminal containers (Cfr. "Relazione di Sintesi" predisposta dalla Regione Siciliana-ASI Siracusa in risposta alle osservazioni del 15-03-2006 circa il Progetto Definitivo e SIA delle "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS"), che stimano un incremento complessivo massimo del traffico navale dell'ordine di 2-3 navi/gg, che si assommeranno alle 12 navi/gg circa già presenti in rada da/per i diversi recapiti del porto industriale (rinfuse liquide correlate al polo petrolchimico). Si veda al proposito la schematizzazione riportata nella tabella successiva, riferita alle rotte di approccio delle diverse navi merci nella rada di Augusta di cui alla precedente figura .

Porto di Augusta - Componenti traffico marittimo merci in rada	NAVI/GG
<i>PORTO INDUSTRIALE/POLO PETROLCHIMICO</i> (traffico navi già attualmente presente in rada)	12
<i>PROGETTO TERMINAL CONTAINERS</i> (Δ traffico navi previsto nell'ambito della procedura approvativa di Progetto Definitivo e SIA "OPERE DI COMPLETAMENTO 3° FASE – REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS")	max 3
<i>PROGETTO AMPLIAMENTO PIAZZALI</i> (Δ traffico navi previsto nell'ambito del Progetto Preliminare "OPERE DI 2° FASE – ACQUISIZIONE NUOVE AREE E REALIZZAZIONE DI NUOVI PIAZZALI ATTREZZATI", in corso di valutazione)	-
TRAFFICO NAVI MERCI COMPLESSIVO IN RADA (a seguito della realizzazione del terminal containers e delle relative implementazioni)	max 15

3 Coerenza con gli strumenti previsti dal Piano Regolatore Portuale

In figura è riportata l'immagine della planimetria di Piano Regolatore Portuale approvato con i voti del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici n. 421 e 251 rispettivamente emessi nelle adunanze del 17.08.80 e del 28.05.1986 ed infine resi esecutivi con il D.M. n. 64/1986. nella quale sono riportate le macro aree dell'intero scalo merci. Lo stato di attuazione è il seguente:

- 1: molo Ro-Ro, banchine merci sfuse e piazzali retrostanti e parte dei fabbricati di servizio: realizzati e in esercizio
- 2: molo containers: approvato e in fase di appalto
- 3: piazzali: progetto preliminare oggi in esame per la verifica di assogettabilità a VIA



Le aree di progetto sono compatibili con quelle previste dal Piano Regolatore e le strutture in progetto hanno un volume complessivo di 38.400.mc, che, sommato alle strutture già realizzate nelle fasi precedenti, (Edificio Direzione portuale e servizi mc 5.900, Edificio Dogana e Guardia di Finanza mc 1.120, Edificio Spedizionieri e Agenti Portuali mc 3.260, Edificio Barriere ingresso-uscita mc 185), porta ad un totale di 48.865 mc.

Si riporta nel seguito il passaggio del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che specifica i parametri relativi alle dotazioni operative del porto nell'ambito del Piano Operativo Portuale approvato.

Realizzazione a terra di piazzali operativi per stoccaggio e per movimentazione di merci. Tali piazzali estesi complessivamente mq. 863.000,= di cui mq. 665.000,= a ridosso della darsena commerciale e delle banchine a giorno e mq. 198.000,= a ridosso dello spogente containers, saranno ottenuti, previa bonifica superficiale dei fondali, con colmata costituita da un nucleo di tout-venant, da sottostrati in misto granulare, da strati di base e finitura.-

" "

D)- Realizzazione sulle aree portuali di un collegamento ferroviario con la vicina stazione di Augusta, comprendente un attrezzato parco ferroviario, dotato di linee di stoccaggio e smistamento interno dei carri;

" "

E)- Costruzione di magazzini e silos per merci sfuse e containerizzate, nonché fabbricati per servizi pari ad un totale di 50.000 mc. circa;

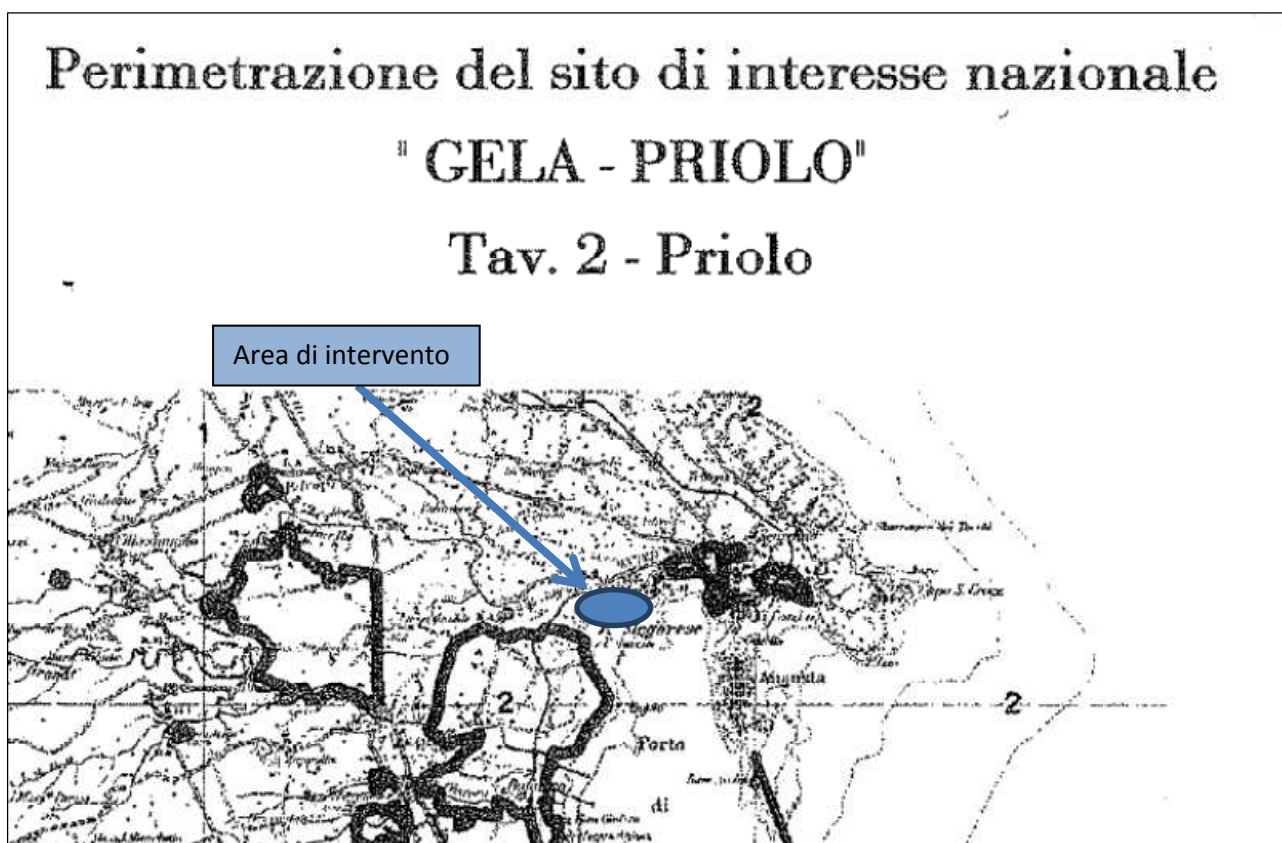
" "

F) - Realizzazione di tutti gli impianti primari occorrenti per la completa funzionalità portuale (reti idrica, antincendio, elettrica e fognaria).-

4 Relazione del progetto con il SIN "Priolo"

Come è noto la parte meridionale della rada di Augusta rientra nel Sito di Interesse nazionale "Priolo", il cui perimetro è stato definito con Decreto del Ministro dell'Ambiente del 10 gennaio 2000 e successivo decreto di aggiornamento del 10 marzo 2006.

Come evidenziato in figura (estratta dalla Gazzetta ufficiale repubblica Italiana n. 133 del 17 marzo 2006) l'**area di intervento di realizzazione dei piazzali, che non prevede opere a mare né tantomeno dragaggi** (e che non è stata interessata nel passato dalle attività del porto industriale), **non rientra nel perimetro del Sito di Interesse Nazionale.**



5 Zps Saline di Augusta – SICp “Fondali di Brucoli-Agnone” (ITA090026),

Nella regione limitrofa all'intervento sono presenti i seguenti siti:

- Il SIC “Saline di Augusta” (Codice Natura 2000: ITA090014), situato a circa 2,0 km dall'area di intervento.
- SICp “Fondali di Brucoli-Agnone” (ITA090026), localizzato nell'ambito della Regione Biogeografica Mediterranea, situato a circa 10 km dall'area di intervento.



L'insussistenza di interazioni con il SIC Saline di Augusta è evidente anche se si considera che il tratto di 2 km di territorio che si interpone tra i nuovi piazzali e l'area di interesse naturale è costituito da un rilievo che separa i due ambiti sia sotto l'aspetto visivo che sotto l'aspetto della dinamica prevedibile per l'avifauna.

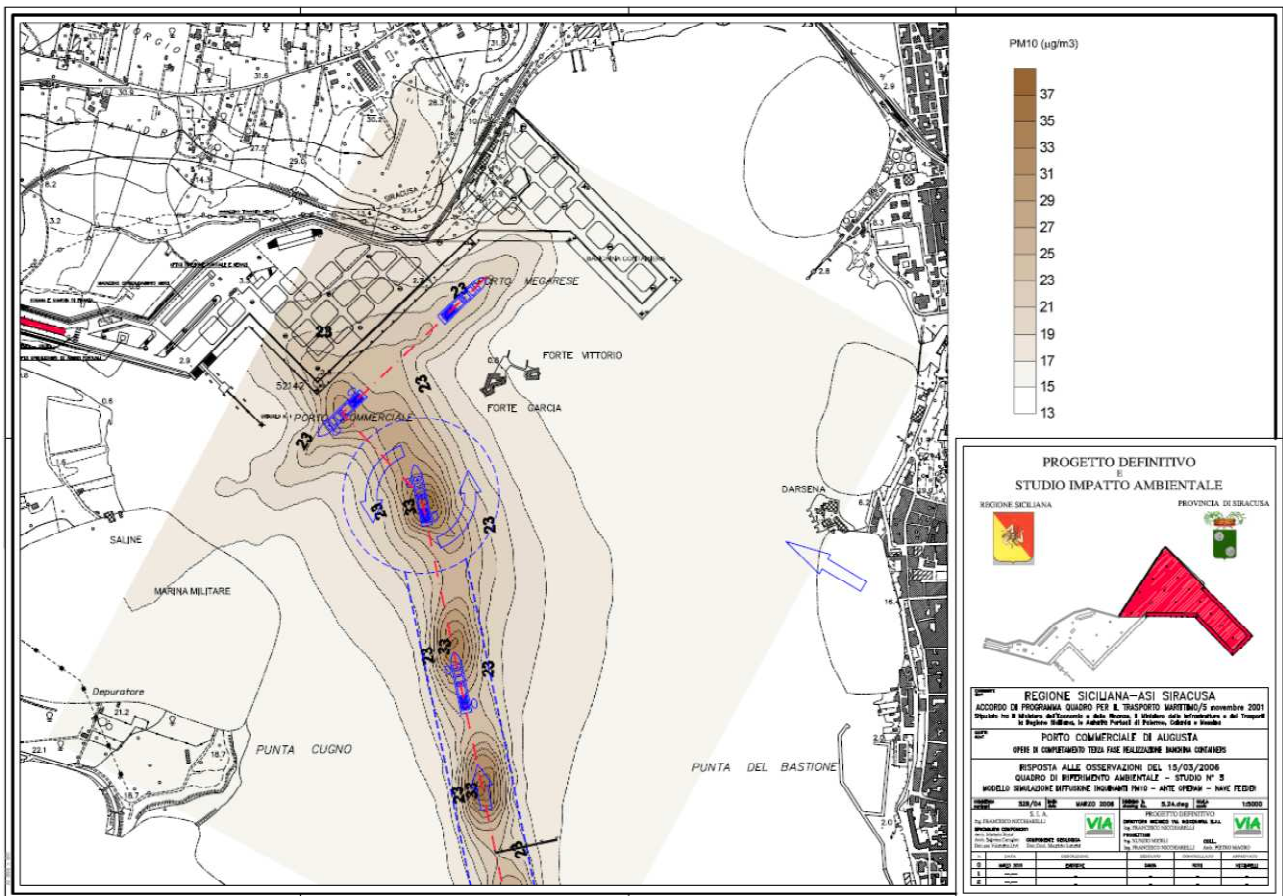
Già in sede di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è stato analizzato il quadro delle (irrilevanti) relazioni tra porto container e i due SIC, ad ogni buon conto sono allegate alla presente relazione ambientale le relazioni di VINCA con screening con riferimento all'ampliamento piazzali per entrambi i siti.

6 Cenni sull'invarianza in termini di impatto acustico, atmosferico

Alla luce delle considerazioni trasportistiche che precedono si può affermare che le verifiche e simulazioni di impatto acustico ed atmosferico effettuate nei confronti del traffico navale (si veda la figura esemplificativa di una delle simulazioni effettuate a suo tempo) nel corso della V.I.A. 2007 (si veda la figura esemplificativa di una delle simulazioni effettuate a suo tempo) sono integralmente confermate.

Per quanto riguarda le previsioni da impatto acustico e atmosferico derivante dal traffico a terra su gomma nella fase di esercizio si deve considerare che la realizzazione dello scalo ferroviario consentirà, a regime, l'eliminazione pressoché totale dei TIR da container e pertanto le previsioni contenute del V.I.A. già concluso positivamente appaiono cautelative rispetto al progetto attuale che ingenera una drastica riduzione degli impatti.

Per quanto attiene l'impatto in fase di costruzione la previsione di reimpiego dei materiali all'interno del cantiere fa sì che il progetto registri un volume di fabbisogno di inerti molto modesto rispetto ai volumi verificati nel SIA del progetto principale. Poiché inoltre il cantiere di realizzazione dei piazzali sarà attivato in un periodo temporale successivo a quello dedicato alla realizzazione del molo container, non si registra alcun effetto cumulativo degli impatti in fase di costruzione.



7 Elementi di mitigazione e uso di ingegneria naturalistica (illuminotecnica UNI 10819:1999).

7.1 Piano di gestione materie

Come già espresso nei paragrafi precedenti, al fine di limitare gli impatti derivanti dal fabbisogno, e considerato che il materiale di scavo per la realizzazione del sottofondo dei piazzali contiene matrice argillosa, durante la progettazione preliminare si è ricercata la minimizzazione dell'impatto derivante dal movimento di materie con il reimpiego in sito, previa stabilizzazione a calce, della totalità dei materiali di scavo.

7.2 Ingegneria naturalistica

Il progetto della scarpata perimetrale dell'area di ampliamento dei piazzali prevede la realizzazione di un muro in terra verde, tecnica di ingegneria naturalistica proposta anche nell'area retrostante il molo container nell'ambito delle mitigazioni prevista in fase di VIA già portata a termine.

7.3 Smaltimento delle acque meteoriche

Il progetto preliminare prevede un sistema di smaltimento chiuso con trattamento delle acque di prima pioggia che precede lo sversamento in mare. La movimentazione container non comprende merci liquide inquinanti o pericolose.

7.4 Illuminotecnica

In questa fase di progettazione preliminare è stata prevista l'illuminazione delle aree e la relativa impiantistica elettrica di alimentazione. Il progetto preliminare prescrive, per le fasi di definitivo ed esecutivo la redazione di apposita relazione illuminotecnica finalizzata al dimensionamento di dettaglio dei corpi illuminanti con riguardo alla eliminazione degli effetti di inquinamento luminoso. I parametri illuminotecnici adottati dovranno rispettare le norme UNI 10819:1999 e la normativa regionale di riferimento. A questo proposito si precisa che la regione Sicilia non ha ancora legiferato in materia e che, qualora in fase di progettazione definitiva o esecutiva non dovesse essere ancora efficace una specifica norma regionale si procederà adottando una norma regionale già efficace in Italia.ⁱ

ⁱ Hanno legiferato in materia di protezione dall'inquinamento luminoso, ad oggitutte le regioni eccetto la Sicilia